

Gemeente Maastricht

Verkeersonderzoek uitbreiding winkelcentrum Brusselsepoort

Eindrapport

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Maastricht

Verkeersonderzoek uitbreiding winkelcentrum Brusselsepoort

Eindrapport

Datum	17 juni 2013
Kenmerk	MT1021/Wnj/0031
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Maastricht
Titel rapport	Verkeersonderzoek uitbreiding winkelcentrum Brusselsepoort Eindrapport
Kenmerk	MT1021/Wnj/0031
Datum publicatie	17 juni 2013
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren T. Leurs, J. Demollin en H. Thewissen (gemeente Maastricht) en de heer M. Vondenhoff (3W New Development)
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren B. (Benno) van der Griendt en J.G.G. (Jeroen) Weppner
Projectomschrijving	Projectontwikkelaar 3W heeft het voornemen om in opdracht van Delta Lloyd winkelcentrum Brusselsepoort uit te breiden. Om de benodigde vergunningen te verkrijgen, is (onder andere) een verkeerskundige onderbouwing noodzakelijk.

Inhoud	Pagina	
1	Inleiding	1
1.1	Planvoornemen	1
1.2	Opzet verkeerskundige onderbouwing	2
1.3	Invloed van de omlegging Noorderbrug	3
1.4	Leeswijzer	4
2	Verkeerskundige analyse	5
2.1	Huidige situatie	5
2.2	Autonome situatie 2030	6
2.3	Plansituatie	7
2.3.1	Kruispuntbelasting	10
2.3.2	Laden en lossen	12
3	Samenvatting	14

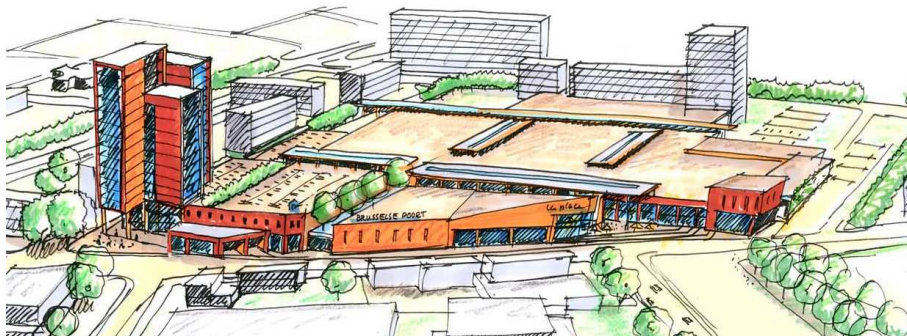
1

Inleiding

1.1 Planvoornemen

Winkelcentrum Brusselsepoort is een stadsdeelwinkelcentrum op de westoever van Maastricht. Het winkelcentrum beslaat circa 19.000 m² bvo en biedt ruimte aan meerdere winkels, waaronder twee supermarkten, en trekt bezoekers uit de gehele stad.

De eigenaar van het winkelcentrum heeft het voornemen om het winkelcentrum aan te passen (interne verschuivingen) en met 10.000 m² bvo uit te breiden. Het streven is om de uitbreiding van het winkelcentrum begin 2016 op te leveren. Ook de parkeersituatie verandert. In de huidige situatie zijn drie onoverdekte parkeerterreinen aanwezig. Het voornemen is om na de uitbreiding twee onoverdekte terreinen te behouden en een overdekte, meerlaagse parkeervoorziening aan de Eenhoornsingel te ontwikkelen. Voor het plan is door Buro van der Goes een stedenbouwkundig plan opgesteld (versie SO.11), waarin onder andere het parkeren, de verkeerscirculatie en het laden en lossen aan de orde komen.



Figuur 1.1: Impressie van het nieuwe winkelcentrum (de woontoren links op de impressie wordt niet meer gerealiseerd)

Om de voornemens te realiseren, is een bestemmingsplanwijziging nodig. Ter onderbouwing van het initiatief is het noodzakelijk inzicht te hebben in de verkeersaantrekkende werking van het voornemen, alsmede de effecten op de verkeersdruk in de omgeving. De parkeerbalans, die ook deel uitmaakt van de aanvullende onderzoeken die benodigd zijn, wordt in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

Goudappel Coffeng BV is gevraagd onderzoek te doen naar de verkeerskundige effecten van het planvoornemen.

1.2 Opzet verkeerskundige onderbouwing

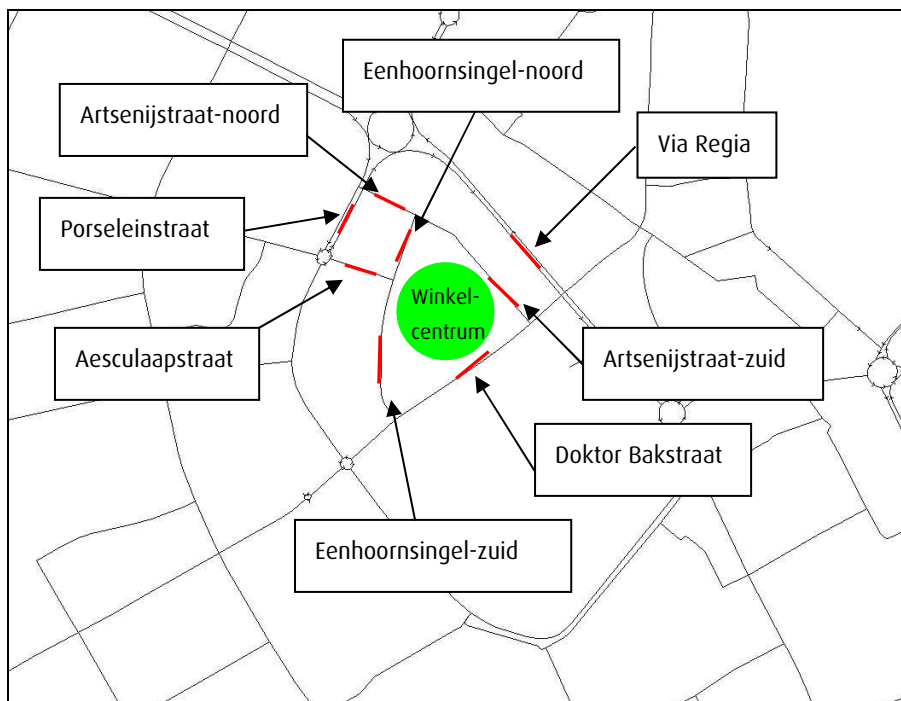
Voor de verkeerskundige onderbouwing is gebruik gemaakt van het gemeentelijke verkeersmodel (GVM 2.1). Met het verkeersmodel zijn de effecten van de wijzigingen in de verkeersstructuur en het toevoegen van een nieuw programma goed in beeld te brengen. Dit gebeurt aan de hand van etmaalintensiteiten op wegvakken (van een werkdag) en de belasting van nabijgelegen kruispunten. Op basis van de verwachte verkeersdruk en de functie van de weg wordt een beoordeling gemaakt.

Om de effecten van het planvoornemen in beeld brengen, worden drie situaties beschouwd:

- de huidige situatie (2007);
- de autonome situatie in 2030, zonder uitbreiding van het winkelcentrum, maar met aanpassing van de Noorderbrug (zie paragraaf 1.3);
- de plansituatie in 2030, waarbij naast de omlegging van de Noorderbrug ook de uitbreiding van het winkelcentrum is opgenomen.

In de vergelijking zijn alleen wegvakken in de omgeving van de ontwikkeling in beschouwing genomen. In figuur 1.2 is een overzicht van de thermometerpunten opgenomen:

- Doktor Bakstraat;
- Artsenijstraat (noord en zuid);
- Eenhoornsingel (noord en zuid);
- Porseleinstraat;
- Aesculaapstraat;
- Via Regia.



Figuur 1.2: Overzicht thermometerpunten

1.3 Invloed van de omlegging Noorderbrug

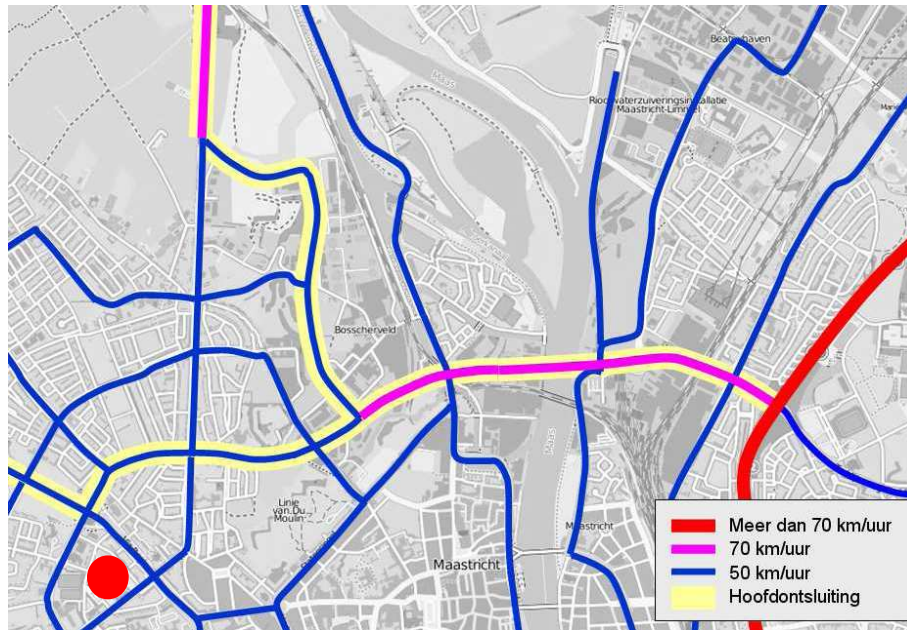
De gemeente Maastricht is voornemens om de westelijke aanlanding van de Noorderbrug aan te passen. De Noorderbrug vormt de belangrijkste oeververbinding voor het gemotoriseerde verkeer van de stad. Dagelijks maken circa 80.000 voertuigen gebruik van de brug.

De verwachting is dat, als gevolg van een autonome groei van de mobiliteit, de verkeersdruk op de Noorderbrug toeneemt tot ruim 100.000 voertuigen per dag. Gezien de negatieve effecten op de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid is de afgelopen periode het Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht-Noord uitgewerkt (RMP Maastricht-Noord). Een onderdeel van het RMP is de aanpassing van de aanlanding van de Noorderbrug op de westoever. Deze wordt noordelijker opgeschoven. Het leidt tot onder andere:

- een afname van de verkeersdruk op de Frontensingel en de Statensingel;
- de aanleg van het Frontenpark;
- de mogelijkheid om bedrijventerrein Bosscherveld te herstructureren door er onder andere een PDV te realiseren;
- een nieuwe verbinding richting Lanaken (en het achterland), waardoor het doorgaande verkeer richting de Noorderbrug niet meer via de Brusselseweg hoeft.

Het voornemen leidt tot een gewijzigde verkeersstructuur en verkeerscirculatie op de westoever, waaronder ook in de omgeving van het winkelcentrum. Dit najaar vindt

definitieve besluitvorming plaats. Uitvoering van de werkzaamheden is vervolgens gepland in de periode 2014-2016. Dat betekent dat de aanpassingen aan de Noorderbrug en de uitbreiding van het winkelcentrum Brusselsepoort ongeveer gelijktijdig afgerond zijn.



Figuur 1.3: Verkeerscirculatie na aanpassing van de Noorderbrug inclusief het winkelcentrum Brusselsepoort (rode stip)

1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk gaan wij in op de verkeerskundige analyse, waarbij we een beschrijving geven van de verkeersdruk in de omgeving van het winkelcentrum. We hanteren daarbij per paragraaf de drie meetmomenten. Tevens geven we een beschrijving van de kruispuntauwiking op basis van de toekomstige intensiteiten in de plansituatie. Op basis van deze bevindingen volgt in hoofdstuk 3 nog een beknopte beoordeling.

2

Verkeerskundige analyse

2.1 Huidige situatie

In de huidige situatie, met de bestaande oppervlakte van het winkelcentrum en de huidige wegenstructuur in de omgeving, zijn de etmaalintensiteiten als volgt:

wegvak	huidige situatie
Doktor Bakstraat	9.000
Artsenijstraat-noord	2.300
Artsenijstraat-zuid	2.000
Eenhoornsingel-noord	900
Eenhoornsingel-zuid	900
Aesculaapstraat	1.200
Porseleinstraat	3.400
Via Regia	10.100

Tabel 2.1: Overzicht etmaalintensiteiten huidige situatie

De Via Regia is een van de invalswegen van de stad. Op het wegvak tussen de twee rotondes (Nobellaan en Sint Annalaan) rijden per dag ongeveer 10.000 voertuigen. De Doktor Bakstraat en de Porseleinstraat vormen voor de wijken Pottenberg en Belfort een ontsluitingsweg. De overige straten in de omgeving van het winkelcentrum zijn woonstraten of dienen als toegang tot de parkeerfaciliteiten van het winkelcentrum. Op de Artsenijstraat en de Eenhoornsingel geldt eenrichtingsverkeer.

Parkeren

In de huidige situatie is het parkeren verdeeld over vier terreinen rond het winkelcentrum. In totaal zijn er 556 parkeerplaatsen aanwezig, verdeeld over de volgende terreinen:

- P1 Artsenijstraat (zuidelijke terrein) 102 plaatsen
- P2 Mercatorplein 254 plaatsen
- P3a Artsenijstraat (noordelijke terrein) 89 plaatsen
- P3b Eenhoornsingel 111 plaatsen

De verkeersaantrekkende werking van het winkelcentrum richt zich voornamelijk op de Doktor Bakstraat, omdat deze straat de toegang biedt tot de grootste parkeervoorzieningen aan de Artsenijstraat en het Mercatorplein. Het terrein aan de Eenhoornsingel is vooral aantrekkelijk voor bezoekers uit de noordwestelijke wijken, zoals Caberg en Pottenberg.

Laden en lossen

Het bevoorradende verkeer van het winkelcentrum maakt gebruik van drie laad- en loslocaties:

- Aan de Artsenijstraat, waarbij het verkeer achteruit naar de perrons steekt. De intensiteit van zowel het auto- als fietsverkeer in de Artsenijstraat is relatief laag. Dit levert derhalve geen problemen op.
- Aan de Doktor Bakstraat, waarbij het vrachtverkeer voor het (in pandige) perron ruimte heeft om te manoeuvreren.
- Aan de Eenhoornsingel, de grootste van de drie locaties, waarbij het vrachtverkeer via de Eenhoornsingel het laad- en losperron bereikt.

2.2 Autonome situatie 2030

In een autonome situatie, zonder veranderingen aan het winkelcentrum, leiden andere ontwikkelingen in de stad tot wijzigingen in de verkeersdruk en -circulatie in de omgeving van het winkelcentrum. Hierbij spelen de autonome groei van het verkeer alsmede ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen een rol.

De autonome groei van het autoverkeer wordt mede veroorzaakt door demografische ontwikkelingen. Er komen steeds meer eenpersoonshuishoudens en ook zorgt de vergrijzing ervoor dat vaker en langere verplaatsingen met de auto worden gemaakt. De babyboomgeneratie die de komende jaren met pensioen gaat, zijn mobieler en hebben meer financiële daadkracht dan vroeger. In Maastricht is de verwachting dat het inwoneraantal de komende jaren stabiel blijft (circa 120.000). Hiermee is ook rekening gehouden in het verkeersmodel.

Hoewel het inwoneraantal de komende jaren stabiel blijft, leiden nieuwe ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen tot verschuivingen van verkeer. Dat heeft met name op de westoever tot gevolg dat een heroriëntatie plaatsvindt. Het omleggen van de Noorderbrug, in samenhang met een afwaardering van de Kennedybrug (van 70 naar 50 km/h) leidt ertoe dat het Noorderbrugtracé aantrekkelijker wordt voor het doorgaande verkeer.

Ook in de omgeving van het winkelcentrum Brusselsepoort leiden de veranderingen aan de Noorderbrug tot een andere oriëntatie van de verkeersstromen. Vanaf de Via Regia wordt de Nobellaan een belangrijke toegangsroute naar de Noorderbrug. De verkeersdruk op de gebiedsontsluitingswegen uit de westelijke wijken, zoals de Potteriestraat (verlengde Porseleinstraat) en de Doktor Bakstraat, nemen relatief beperkt toe. De intensiteit op de Via Regia ter hoogte van het winkelcentrum Brusselsepoort neemt af. De

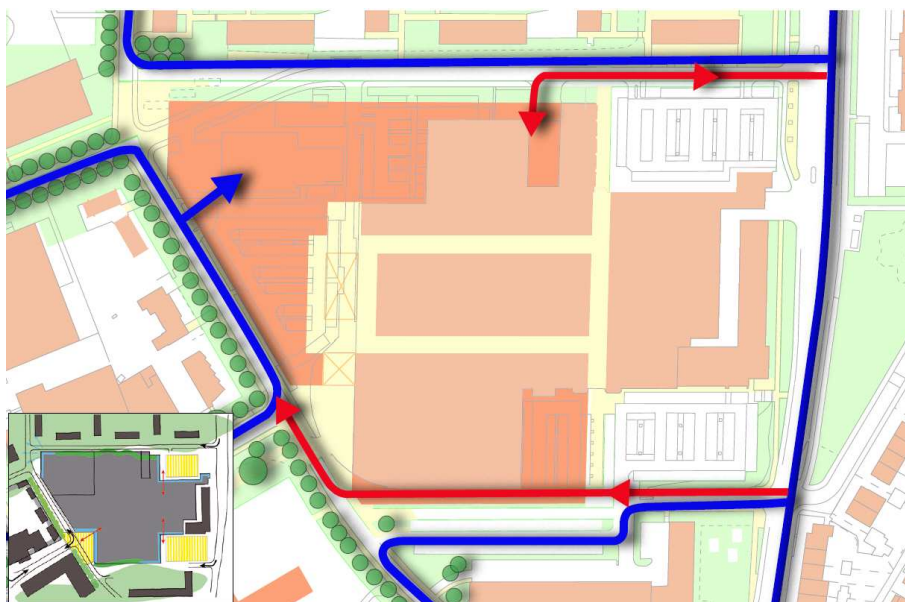
verkeersdruk in de straten direct grenzend aan het winkelcentrum blijven in de autonome situatie ongeveer gelijk. Hier komt vooral bestemmingsverkeer.

wegvak	huidige situatie	autonome situatie	% verschil
Doktor Bakstraat	9.000	10.900	+ 21%
Artsenijstraat-noord	2.300	2.400	+ 5%
Artsenijstraat-zuid	2.000	2.100	+ 5%
Eenhoornsingel-noord	900	900	0%
Eenhoornsingel-zuid	900 <td>900</td> <td>0%</td>	900	0%
Aesculaapstraat	1.200	1.200	0%
Porseleinstraat	3.400	3.500	+ 3%
Via Regia	10.100	7.100	- 30%

Tabel 2.2: Overzicht etmaalintensiteiten in autonome situatie 2020

2.3 Plansituatie

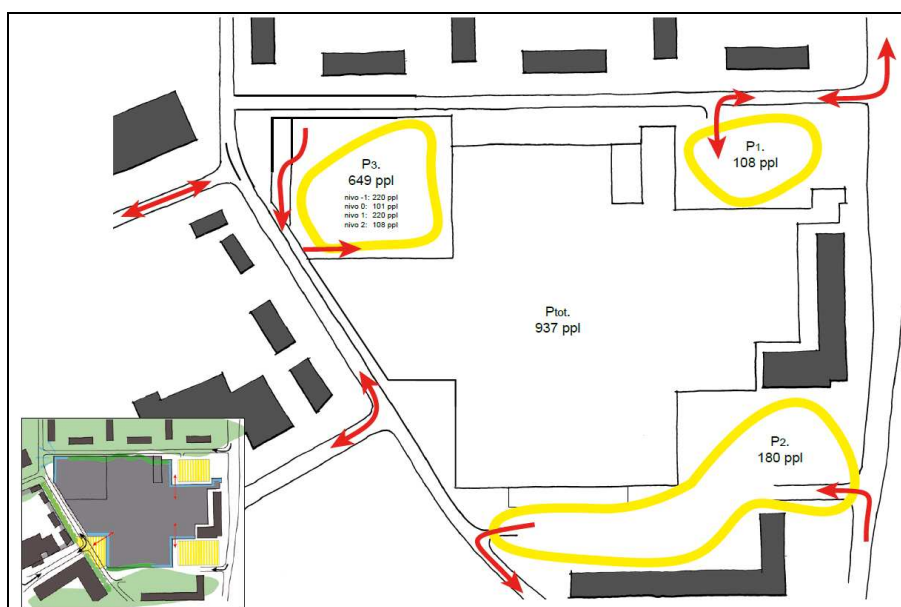
In de plansituatie wordt de uitbreiding van het winkelcentrum meegenomen. Als gevolg van de uitbreiding verandert ook de verkeerscirculatie rondom het winkelcentrum. De voorgenoemen veranderingen leiden tot drie 'ringstructuren' die gekoppeld zijn aan de drie parkeerlocaties rond het winkelcentrum.



Figuur 2.1: Voorgenoemen verkeerscirculatie voor autoverkeer (blauw) en vrachtverkeer voor het laden en lossen (rood) (bron: stedenbouwkundig ontwerp)

Het wijzigen van de verkeersstructuur hangt samen met de wijzigingen ten aanzien van de parkeervoorzieningen rondom het winkelcentrum. Aan de noordzijde van het plangebied is een parkeervoorziening met circa 650 parkeerplaatsen gepland. Deze voorziening is te bereiken via de Aesculaapstraat en de Artsenijstraat. In de Artsenijstraat komt ter hoogte van de Eenhoornsingel een fysieke knip, waardoor de doorgaande verbinding, zoals deze in de huidige situatie aanwezig is, verdwijnt.

Via de Doktor Bakstraat zijn de twee overige parkeervoorzieningen te bereiken. Het bestaande parkeerterrein P1 blijft ongewijzigd. Het parkeerterrein (P2) aan het Mercatorplein wordt door de uitbreiding van het winkeloppervlak kleiner, waardoor in de plan-situatie 180 parkeerplaatsen overblijven. Het verkeer vanaf dit parkeerterrein verlaat het terrein in de Eenhoornsingel dat ook in de toekomst eenrichtingsverkeer blijft, maar de richting ervan wijzigt.



Figuur 2.2: Voorgenomen parkeerstructuur (bron: stedenbouwkundig plan)

De wijzigingen in de verkeer- en parkeerstructuur leiden tot veranderingen in de verkeersdruk in de omgeving. Het verkeer wordt in de toekomstige situatie verdeeld over twee zijden van het winkelcentrum, waarbij de Porseleinstraat en de Doktor Bakstraat de aanvoerwegen vormen. Door de ringenstructuur ontstaat een duidelijk en gescheiden verkeersbeeld, waarbij het bezoekende verkeer wordt verdeeld over de drie lokale inprickers (Aesculaapstraat, Artsenijstraat en Mercatorplein/Eenhoornsingel-zuid).

De veranderingen in de verkeersstructuur hebben ook gevolgen voor de circulatie op enkele wegen in de omgeving:

wegvak	huidige rijrichting	toekomstige rijrichting
Doktor Bakstraat	Tweerichtingen	Tweerichtingen
Artsenijstraat-noord	Eenrichting, in noordelijke richting	Tweerichtingen
Artsenijstraat-zuid	Eenrichting, in noordelijke richting	Eenrichting in noordelijke richting, behalve het deel tussen de uitrit van het parkeerterrein en de Dr. Bakstraat. Dat wordt tweerichtingen.
Eenhoornsingel-noord	Tweerichtingen	Tweerichtingen
Eenhoornsingel-zuid	Eenrichting, in noordelijke richting	Eenrichting, in zuidelijke richting
Aesculaapstraat	Tweerichtingen	Tweerichtingen
Porseleinstraat	Tweerichtingen	Tweerichtingen
Via Regia	Tweerichtingen	Tweerichtingen

Tabel 2.3: voorgenomen wijzigingen in de verkeerscirculatie

Op basis van de voorgenomen verkeer- en parkeerstructuur ontwikkelen zich in de omgeving de hiernavolgende etmaalintensiteiten.

wegvak	autonome situatie	plansituatie	% verschil
Doktor Bakstraat	10.900	12.200	+12%
Artsenijstraat-noord	2.400	1.300 ¹	-46%
Artsenijstraat-zuid	2.100	1.200	-43%
Eenhoornsingel-noord	900	4.700	+422%
Eenhoornsingel-zuid	900	900	0%
Aesculaapstraat	1.200	4.300	+258%
Porseleinstraat	3.500	5.300	+51%
Via Regia	7.100	6.100	-14%

Tabel 2.4: Verkeersdruk omgeving Brusselsepoort in plansituatie 2020

Door de ringenstructuur stijgt de intensiteit op de Eenhoornsingel en de Aesculaapstraat. De Eenhoornsingel wordt als gevolg van de ringenstructuur in twee delen gescheiden. Het zuidelijke deel staat in verbinding met het parkeerterrein aan het Mercatorplein. Hier blijft de intensiteit circa 900 voertuigen per dag. Op het noordelijk deel van de Eenhoornsingel sluit de nieuwe parkeervoorziening aan. Hier is de intensiteit nagenoeg gelijk aan de Aesculaapstraat. In de Porseleinstraat neemt de verkeersdruk met circa 50% toe, mede door de ontwikkeling van het winkelcentrum en de wijzigingen aan de Noorderbrug. Ondanks de soms hoge procentuele groei, zijn alle intensiteiten in overeenstem-

¹ De intensiteit in dit deel van de Artsenijstraat is afhankelijk van de aansluiting van de parkeervoorziening op de openbare weg en de verkeersdruk in de Aesculaapstraat. Als gekozen wordt voor een circulatie waarbij geldt Aesculaapstraat 'in' en Artsenijstraat-noord 'uit', dan wordt de verdeling over beide wegvakken gelijkmatiger.

ming met de functie van de wegen, al dient de inrichting van de Aesculaapstraat te worden gezien in relatie tot de toekomstige verkeersdruk.

De bereikbaarheid van het winkelcentrum wordt hoofdzakelijk bepaald door de verkeersbelasting van de kruispunten.

2.3.1 Kruispuntbelasting

De doorstroming en de verkeerscirculatie in de omgeving van het winkelcentrum zijn afhankelijk van de kruispunten. Om te bepalen of de nabijgelegen kruispunten als gevolg van het planvoornemen de verwachte verkeersdruk vlot en veilig kunnen verwerken, zijn kruispuntberekeningen uitgevoerd voor de volgende kruispunten:

- Doktor Bakstraat - Artsenijstraat;
- rotonde Terra Nigrastraat - Porseleinstraat - Aesculaapstraat;
- Artsenijstraat - Porseleinstraat.

Uitgangspunten

Om te kunnen analyseren of de kruispunten het verkeer goed kunnen afwikkelen, is gebruik gemaakt van OMNI-X. OMNI-X is een programma dat op basis van kruispuntstromen verschillende vormgevingen van kruispunten kan analyseren op de verkeersafwikkeling. De mate van afwikkeling wordt in beeld gebracht door middel van drie variabelen:

- de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (I/C-ratio), waarbij we drie klassen onderscheiden:
 - tot 0,7 (de intensiteit is 70% van de capaciteit) is een goede verkeersafwikkeling mogelijk,
 - tussen 0,7 en 0,8 betekent dat de verkeersafwikkeling van het kruispunt kwetsbaar wordt,
 - hoger dan 0,8 betekent dat de restcapaciteit op de spitsmomenten beperkt is en een vlotte doorstroming van het verkeer niet gegarandeerd kan worden;
- wachtrijen (in aantal voertuigen);
- wachttijden bepalen (in seconden).

In deze studie is een I/C-waarde van 0,7 als grenswaarde gehanteerd om een toekomst-vaste oplossing te creëren.

Daarnaast is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- de analyse is enkel uitgevoerd voor de maatgevende periode, namelijk de avondspits (gezien de verkeersaantrekkende werking van het winkelcentrum);
- de huidige vormgeving (2012) van de kruispunten is als uitgangspunt gehanteerd voor de berekeningen;
- Er is in de analyse rekening gehouden met fietsers en voetgangers.

Doktor Bakstraat - Artsenijstraat

Het kruispunt Doktor Bakstraat - Artsenijstraat is in de huidige situatie een voorrangskruispunt. Het kruispunt vormt de toegangsweg naar het zuidelijk parkeerterrein. De Artsenijstraat is in de huidige situatie een straat met éénrichtingsverkeer.

Ook in de toekomstige situatie wordt het eerste deel van de Artsenijstraat in twee richtingen toegankelijk tot aan het laad- en losperron. Het overige deel van de straat, dat straks afgesloten wordt richting de Porseleinstraat, is één richting. Aangenomen wordt dat bezoekers van het winkelcentrum vanuit de westelijke wijken met name gebruik maken van het parkeerterrein aan het Mercatorplein. Het parkeerterrein aan de Artse-
nijstraat wordt voornamelijk gebruikt door verkeer vanaf de Via Regia.

Op basis van de voorgestelde infrastructuur zal de verkeersdruk op het kruispunt nauwe-
lijks veranderen. Door de ruime opzet van het kruispunt, vanuit beide richtingen is in de
Doktor Bakstraat een voorsorteervak aanwezig, worden in 2030 geen problemen met de
verkeersafwikkeling verwacht.

straat	I/C-ratio	gemiddelde wachtrij (voertuigen)	gemiddelde wachttijd (sec.)
Doktor Bakstraat (zuid, linksaf)	0,03	0	4
Doktor Bakstraat (zuid, rechtdoor)	0,10	0	3
Artsenijstraat	0,18	0	8
Doktor Bakstraat (noord, rechtdoor)	0,31	0	3
Doktor Bakstraat (noord, rechtsaf)	0,02	0	2

Tabel 2.5: Verkeersafwikkeling Artsenijstraat - Doktor Bakstraat

Rotonde Terra Nigrastraat - Porseleinstraat - Aesculaapstraat

In de huidige situatie heeft de rotonde in de Porseleinstraat een aanliggend fietspad,
waarop fietsers en voetgangers voorrang hebben op het gemotoriseerde verkeer.
Het uitgangspunt is dat aan deze vormgeving in de toekomst geen veranderingen
plaatsvinden.

Op basis van de verkeersdruk heeft de rotonde voldoende capaciteit om het verkeers-
aanbod op een vlotte wijze te verwerken.

straat	I/C-ratio	gemiddelde wachtrij (voertuigen)	gemiddelde wachttijd (sec.)
Aesculaapstraat	0,34	0	5
Porseleinstraat (zuid)	0,05	0	4
Terra Nigrastraat	0,13	0	5
Porseleinstraat (noord)	0,31	0	6

Tabel 2.6: Verkeersafwikkeling rotonde Porseleinstraat

Artsenijstraat - Porseleinstraat

Het kruispunt Artsenijstraat - Porseleinstraat is in de huidige situatie een voorrangskruis-
punt. De Artsenijstraat is in de huidige situatie eenrichtingsverkeer, waardoor geen
inkomend verkeer vanaf de Porseleinstraat mogelijk is. Ondanks de wijzigingen in de
verkeerscirculatie verandert dit in de toekomst niet.

Op basis van de toekomstige verkeersbelasting zijn er op de maatgevende momenten geen problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten.

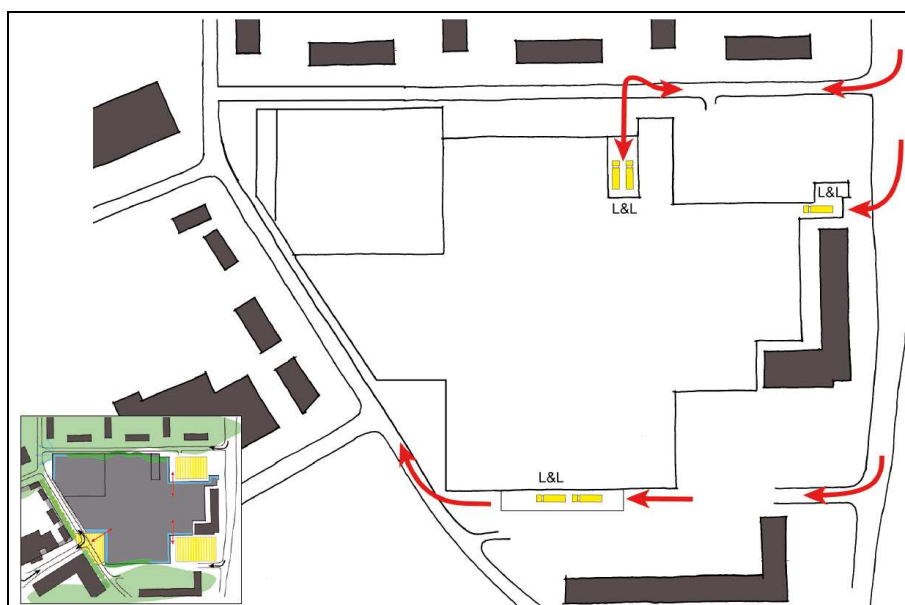
straat	I/C-ratio	gemiddeld wachtrij (voertuigen)	gemiddelde wachttijd (sec.)
Porselijstraat (noord)	0,19	0	3
Artsenijstraat	0,23	0	5
Porselijstraat (zuid)	0,17	0	3

Tabel 2.7: Verkeersafwikkeling Artsenijstraat - Porseleinstraat

Geconcludeerd kan worden dat het voornemen om het winkelcentrum Brusselsepoort uit te breiden, niet leidt tot problemen met de verkeersafwikkeling op de nabijgelegen kruispunten. Door de wijzigingen in de verkeersstructuur wordt het bezoekende verkeer verdeeld over drie terreinen. Daardoor verdeelt het verkeer zich ook over de kruispunten.

2.3.2 Laden en lossen

Het is belangrijk om in de (stedenbouwkundige) ontwerpen rekening te houden met de routes voor het laden en lossen. De afwijkende maatvoering van de voertuigen leidt tot een ruimere opzet van kruispunten en bochten. Daarnaast is het van belang dat vrachtverkeer geen moeilijke manoeuvres moeten maken om het laad- en losserron te bereiken. Ten slotte komen er per dag meerdere voertuigen, zeker in het geval van supermarkten, goederen halen en brengen.



Figuur 2.8: Circulatie van bevoorradingsverkeer (bron: stedenbouwkundig plan)

In het planvoornemen (rode pijlen in de figuur) worden voor het laden en lossen van goederen drie locaties voorzien. In de Artsenijstraat moet de vrachtauto, evenals in de huidige situatie, achteruit het dok bereiken. De Artsenijstraat wordt daardoor enige tijd geblokkeerd. Dit levert echter geen problemen op, aangezien de intensiteit ter hoogte van de ingang zeer gering is.

Ook de laad- en loslocatie aan de Doktor Bakstraat blijft behouden. Rond 2030 stijgt de intensiteit in de straat, mede als gevolg van de uitbreiding van het winkelcentrum, naar circa 10.000 voertuigen per dag. De plansituatie met betrekking tot het laden en lossen blijft vergelijkbaar met de huidige situatie.

Aan de zuidzijde van het winkelcentrum komt een tweede, inpandige voorziening, waarbij de vrachtauto zonder manoeuvres via het Mercatorplein inrijdt en het winkelcentrum via de Eenhoornsingel verlaat. Er zijn twee aandachtspunten voor de verdere uitwerking:

1. als de route voor het vrachtverkeer hetzelfde is als voor de parkeerders dient de toegang tot het terrein ook te zijn uitgerust op grote voertuigen (breedte, slagboom).
2. Bij het uitrijden dient een strikte scheiding van het laad- en losverkeer en de bezoekers aanwezig te zijn om zodoende de verkeersstromen van auto- en vrachtverkeer ook in de Eenhoornsingel te scheiden. Beide gaan immers een andere richting op.

3

Samenvatting

Het winkelcentrum Brusselsepoort, op de westoever in de gemeente Maastricht, beslaat circa 19.000 m² bvo en biedt ruimte aan meerdere winkels, waaronder twee supermarkten. Het winkelcentrum trekt bezoekers uit de gehele stad.

De eigenaar heeft het voornemen het winkelcentrum uit te breiden met circa 10.000 m² bvo te bouwen. Om dit planvoornemen te realiseren, is een bestemmingsplanwijziging nodig. Om deze wijziging mogelijk te maken, is het noodzakelijk de effecten van het planvoornemen op de omgeving in beeld te brengen.

In dit onderzoek is de verkeersdruk en -circulatie in de omgeving van het winkelcentrum voor drie momenten inzichtelijk gemaakt:

- de huidige situatie;
- de autonome situatie in 2030, inclusief ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen, maar zonder aanpassingen aan het winkelcentrum;
- de plansituatie in 2030, inclusief aanpassingen aan het winkelcentrum.

Voor de plansituatie is naast de etmaalintensiteiten ook de verkeersbelasting van de kruispunten in de directe omgeving gezien.

Verkeerscirculatie

Er zijn de komende jaren enkele ingrijpende veranderingen aan de verkeersstructuur gepland die de verkeerscirculatie op de westoever veranderen. Naast een autonome groei van het verkeer leidt het aanpassen van de westelijke aanlanding van het Noorderbrugtracé en de afwaardering van het Kennedybrugtracé (van 70 naar 50 km/h) tot een heroriëntatie van het verkeer tussen beide oevers. Het doorgaande verkeer concentreert zich in de toekomst op de Noorderbrug.

Mede door deze ontwikkelingen verandert in de plansituatie de verkeersdruk in de nabijheid van het winkelcentrum Brusselsepoort. Het voornemen is om de drie parkeerlocaties, waarbij de nadruk op de noordzijde ligt, fysiek van elkaar te scheiden door een ringenstructuur te ontwikkelen. De Aesculaapstraat vormt de belangrijkste ontsluitingsweg voor de grootste parkeervoorziening van het winkelcentrum. Op deze weg neemt de intensiteit toe tot circa 4.700 voertuigen per dag. De verkeersdruk op de Porseleinstraat

en de Doktor Bakstraat neemt toe (respectievelijk 51% en 12%). Voor alle omliggende wegen geldt dat de intensiteiten in overeenstemming zijn met de functie, al dient de inrichting van de Aesculaapstraat te worden gezien in relatie tot de toekomstige verkeersdruk.

Kruispuntbelasting

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling rond het winkelcentrum wordt hoofdzakelijk bepaald door de afwikkeling op de kruispunten. De drie kruispunten in de omgeving (rotonde Porseleinstraat en twee aansluitingen van de parkeerlocaties in de Doktor Bakstraat) hebben ook in de toekomst voldoende capaciteit om het verkeer vlot af te wikkelen. Er worden op basis van de autonome groei en de voorgenomen uitbreiding geen problemen met de verkeersafwikkeling verwacht.

Laden en lossen

Het laden en lossen wordt in de toekomst op drie locaties rond het winkelcentrum georganiseerd. Op basis van het planvoornemen blijft de verkeersafwikkeling met het laden en lossen vergelijkbaar met de huidige situatie.

Vestiging Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven
T (040) 235 25 00
F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**